

## Література

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: [Текст]: монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

*Маляр С. Б.,*

*Одеський національний морський університет*

### **ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В МОРСЬКОМУ ТОРГОВЕЛЬНОМУ ПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

Наслідком структурних змін, які викликані введенням в дію в червні Закону України «Про морські порти України» [1] були значні зміни в системі забезпечення економічної безпеки морського порту.

Зараз морський порт не є юридичною особою, а є визначені межами територія та акваторія, які обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. У зв'язку з цим повинні бути змінені підходи до формування системи економічної безпеки (СЕБ) порту.

На території порту можуть функціонувати підприємства різних організаційно-правових форм та форм власності. Під портовими операторами розуміються суб'єкти господарювання, що здійснюють експлуатацію морського терміналу, виконують навантажувально-розвантажувальні роботи, здійснюють обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності [1]. СЕБ портового оператора формується на основі підходів, які розглядалися для морських торговельних портів до реформи і містить наступні складові [2]:

— техніко-технологічна (забезпеченість сучасною навантажувально-розвантажувальною технікою та рівень технологічності навантажувально-розвантажувальних робіт та інших видів діяльності ПО);

- фінансова рівень фінансової стійкості, ділової активності, платоспроможності і рентабельності ПО);

- юридична (рівень и якість адаптації ПО до існуючої системи законодавчого регулювання, рівень захищеності від економічних та інших злочинів);

- інтелектуально-кадрова (система інвестування у людський капітал, рівень професіоналізму співробітників, рівень соціальної захищеності рабiтників);

- комунікативна (рівень задоволеності грузо– та судновласників та інших клієнтів ПО його роботою, повнота інфраструктури ПО для зовнішніх користувачів, рівень відповідності світовим тенденціям на ринці портових послуг);

- ринкова (рівень конкурентоспроможності, імідж ПО, рівень використання потенціалу ринку портових послуг);

- інформаційна (рівень повноти і точності інформації, що використовується при прийнятті управлінських рішень, а також рівень її захищеності);

- екологічна (наявність системи по передбаченню НС та ліквідації їх наслідків).

Після реформи функції з забезпечення морської безпеки виконує державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (АМПУ), в структурі якої передбачені «Служба морської безпеки» та «Відділ економічної та внутрішньої безпеки», які підпорядковуються заступнику голови АМПУ з морської безпеки.

Наказом Міністра інфраструктури України № 220 від 15.04.2013 р. затверджено «Типове положення про службу морської безпеки порту» [3], в якому наведені основні завдання, функції, права, структур та основи організації роботи служби морської безпеки порту. В цьому документі ретельно описані положення забезпечення морської безпеки в морському торговельному порту.

Однак в нормативно-правової та науковій літературі неогрунтовано мало уваги приділяється питанню забезпечення економічної безпеки морського порту в цілому з погляду зміни його правового статусі.

Однією з цілей АМПУ є «утримання, ефективне використання та розвиток державного майна, яке закріплено за АМПУ на праві господарського ведення і отримання прибутку» [4] . Для досягнення цієї цілі необхідно будувати нову СЕБ, яка буде значно відрізнятися від СЕБ ПО і містити інші складові. Зокрема, значна

увага повинна приділятися розробці планів стратегічного розвитку порту, які повинні відповідати загальній стратегії розвитку портів України і відповідати світовому стану ринку портових послуг для забезпечення найбільш ефективного використання майна порту.

При цьому необхідно мати на увазі, що СЕБ АМПУ та СЕБ портових операторів, які функціонують на території одного порту, повинні корелювати. Певні питання слід вирішувати спільно, наприклад, питання формування комунікативної та інформаційної складових СЕБ.

### **Література**

1. Закон України. Про морські порти України: 4709-VI. — [Дійсний від 2012-05-17]. — [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України. — 2013. — № 7. — С. 65. — Режим доступу до журн.: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
2. Маляр С. Б. Функциональные составляющие экономической безопасности предприятий портовой деятельности / С. Б. Маляр // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. — Вип. 31. — Одеса: ОНМУ, 2010. — С. 115-128.
3. Типове положення про службу морської безпеки порту. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/RE19971.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE19971.html)
4. Офіційний сайт «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ru/o-predpriyatii/missiya-predpriyatiya>

**Леонтьєва І.О.,**

*аспірант факультету економіки транспорту,  
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана  
Петра Конашевича-Сагайдачного*

## **ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ВОДОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА В ПЕРІОД ЕКОНОМІЧНОГО СПАДУ**

Динамічні зміни, які відбуваються в сучасному суспільстві, впливають на усі ланки нашого життя, і потребують адаптування до стану постійних змін та активних дій по усуненню недоліків та негативних наслідків таких змін, а також по розробці програм та планів для ефективної діяльності підприємств.